



Blick über die riesige Marina Rubicon vom Restaurant „Casa Roja“

Sonntag, 30.08.:

Da wir ja gestern Abend alle drei früh in einen komatösen Schlaf gefallen sind, werde ich entsprechend früh wach. Um halb vier sitze ich mit einer Zigarette im Cockpit und wundere mich mal wieder über die komplette Verschiebung der Prioritäten beim Blauwassersegeln im Vergleich zum Segeln auf der Ostsee.

Auf der Ostsee, die für mich immer noch das schönste Revier zum „normalen“ Fahrtensegeln ist, steht das Segeln für mich an oberster Stelle. Auf der Ostsee kann ich es keine fünf Minuten ertragen, wenn ein Segel nicht perfekt getrimmt ist oder mit „gebremsten Schaum“ gesegelt wird. Auf der Ostsee ist für mich dauernd „Regatta“ und Dinge wie Schlafen und Essen können bequem im Hafen erledigt werden.

Wie gerne denke ich an dänische Pølser- und Eisbuden. Nach dem Anlegen und Aufklaren des Bootes erstmal zwei Risted Hotdogs „mit Alles“ und bei großem Hunger noch eine Portion der wellenförmigen Pommes mit grobem Meersalz und der leckeren gelben Remoulade.

Zum Nachtisch dann eine „Havne-Vaffel“ mit drei Kugeln Eis, Softeis, Eischnee, dem obligatorischen Flødebølle (den man damals noch als Negerkuss betiteln durfte) und Erdbeermarmelade obendrauf. „Der er ferie“ sagt der Däne dazu. Abends gehe ich dort gern noch auf zwei oder drei „Store Fadøl“ (großes Bier vom Fass) in die nächste Kneipe.

Tagesetappen mit mehr als 60 Seemeilen sind schon lang, Nachtfahrten selten. Im letzten Jahr haben wir mit der „Midsummersail“ einen echten Ostsee-Marathon hinter uns gebracht, da

haben wir die längst mögliche Strecke in eine Richtung auf der Ostsee gesegelt. 900 Seeilen von Wismar nach Törehamn, dem nördlichsten Punkt der Ostsee.

Das war für „Schollenbrater“ (Ostsee-Fahrtensegler) schon eine gewaltig lange Strecke, die aber bei kommoden Windverhältnissen und relativ großer Crew zumindest für Nici und mich keine große physische Herausforderung darstellte, auch wenn es zwischendurch mal 35 Knoten Wind auf den Kopf gab. Die Verhältnisse waren aber selbst da nicht so schlecht, dass man nicht eine warme Mahlzeit auf die Back bekommen hätte.

Alle paar Meilen gab es Häfen, in die man hätte ablaufen können, was auch der überwiegende Teil der Flotte – unter anderem auch unsere ehemaligen Mitsegler auf der Etappe zu den Azoren – genutzt hat. Die beiden haben gleich zweimal im Hafen übernachtet, um „als Team im Ziel anzukommen“.

Beim Blauwassersegeln ist das komplett anders. Hier rückt das eigentliche Segeln mehr in den Hintergrund. Bei Etappen, die über einige Hundert oder später auch ein paar Tausend Meilen gehen, muss man die Prioritäten anders setzen.

Wenn nicht an jeder Ecke ein Segelmacher, Rigger oder sonstiger Spezialist auf einen wartet, muss man viel materialschonender fahren. Da ist auch für mich völlig okay, wenn man einen halben oder sogar einen ganzen Knoten langsamer unterwegs ist. „If you want to finish first, you have to finish first“ sagt der Brite. Wenn Du gewinnen willst, musst Du erst heil ankommen...

Also fährt man – wie wir auf der letzten Teiletappe – nur mit der Genua, holt die einen Tick zu dicht, damit sie nicht killt und eiert eher gemütlich die holprig gepflasterte Straße entlang, tagein, tagaus.

Statt Hafenkneipe, Eisdiele und Pølserbude werden Sonnenaufgang, Sonnenuntergang, der Sternenhimmel und die warme Mahlzeit zum Highlight des Tages. Ein Supertag ist dann, wenn man seine Standby- und die Freiwache durchschlafen kann und dabei nicht wie doof in der Koje hin- und her rollt. Ebenfalls großartig ist es, wenn man unterwegs auch bequem im Cockpit duschen kann, jeden zweiten Tag frische Unterwäsche anziehen und ein gemütliches Frühstück genießen kann.

Ein schlechter Tag ist einer, wo einem der Sturm entgegen weht, das Boot heftig in wirklich hohen Wellen arbeitet und die Feuchtigkeit in jede Ritze an Bord kriecht, weil das überkommende Spritz- oder nennen wir es besser Schwallwasser dann doch irgendwie einen Weg unter Deck findet. Ein Tag, an dem es nur noch Müsli gibt; morgens, mittags und abends...

Trotzdem kann ich auch solchen Tagen noch etwas Positives abgewinnen und sei es nur, dass mir – mal wieder (so wie in diesen Zeilen) bewusst wird, was wirklich wichtig wird für mich ist. Das Wichtigste auf Blauwassertouren sind nun einmal ausreichend Schlaf, Essen und das Material in ordentlichem Zustand zu halten.

Alles andere wird unwichtig, Zeit, Geld, die Nachrichten aus aller Welt. Letztere haben wir schon seit Wochen nicht mehr gesehen oder gehört.

Gestern habe ich aber auf der Suche nach den wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Insel erfahren, dass der amerikanische Präsident nun auch den Lake Superior in Lake of America per Dekret umgetauft hat. Den Kommentar dazu erspare ich mir für den Fall, dass ich doch nochmal in die USA einreisen möchte...

Gegen halb acht werden auch Kathrin und Nici wach, Nici geht es ernsthaft schlecht. Sie hustet und röchelt vor sich hin und hat sich wohl einen grippalen Infekt eingefangen und muss erstmal

in die Apotheke am Hafen, weil sie unsere kostbaren Medikamentenvorräte noch nicht anbrechen möchte.

Da es im kleinen Hafensupermarkt nur Fabrikbrot gibt, beschließen wir zunächst um neun Uhr unseren Leihwagen abzuholen und uns dann in der Nähe eine Bäckerei zu suchen, wo wir frühstücken können.

Pünktlich um fünf vor neun stehen wir vor dem Büro des Autoverleihers, der ein paar Minuten später um die Ecke kommt und sein Büro aufschließt. Vor uns sind ein paar Engländer dran, die schon länger als wir vor dem Büro gewartet haben. Trotzdem sind wir schnell wieder an der frischen Luft.

Statt dem gebuchten Jeep Avenger erhalten wir einen Opel Mokka, ebenfalls einen kleinen SUV, der wirklich Spaß macht. Ehrlich gesagt hätte ich nicht erwartet, dass mir das Fahren in einem Opel so viel Freude machen würde.

Zunächst fahren wir über die Ortschaft Yaiza nach Arrecife, der Inselhauptstadt, wo am heutigen Sonntag die Bürgersteige hochgeklappt wurden. Kathrin bezeichnet die Insel etwas abfällig als „Geröllhaufen“, was landschaftlich durchaus zutrifft. Im Vergleich zu den Azoren und Madeira ist die Insel wirklich karg.

Man kann sich kaum vorstellen, dass vor einigen hundert Jahren hier im Überfluss Getreide angebaut wurde. Der erfolgreiche Anbau wurde durch einige heftige Ausbrüche der mehreren aktiven Vulkane in den Jahren 1730 und 1731 (weitere Ausbrüche erfolgten bis 1824) jäh gestoppt. Den Bewohnern war es trotzdem zunächst unter Androhung harter Strafen absolut verboten, die Insel zu verlassen.

Erst als die Insel kaum noch genügend Agrarprodukte zum Überleben liefern konnte, wurde es den Insulanern gestattet nach Teneriffa und Gran Canaria auszuwandern.

Dennoch findet man überall auf der nackten Lava hinter halbmondförmigen etwa kniehohen Schutzwällen Weinanbau, allerdings nicht an Rankhilfen. Der Wein wird hier eher als „Bodendecker“ angebaut. Wir lesen, dass die Weinanbaugebiete nicht künstlich bewässert werden, sondern die Feuchtigkeit nur durch den seltenen Regen und den morgendlichen Tau erhalten, der im Lavagestein gut gespeichert werden soll. Nur spärliche 112 mm im Süden und maximal 300 mm Regen im Norden fallen das ganze Jahr über auf die Insel, soviel wie bei uns in einem kräftigen Schauer in zwei Stunden...

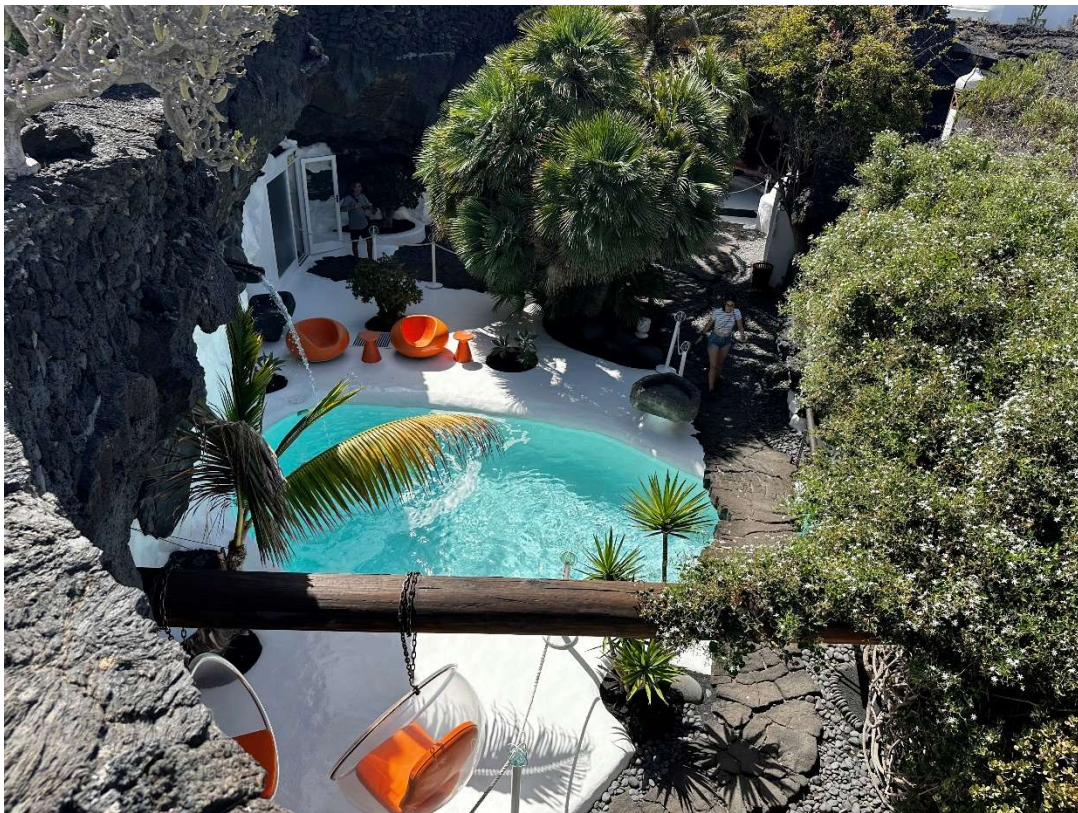
Etwas enttäuscht machen wir uns von Arrecife aus auf den Weg zur Fundación César Manrique, einem 1992 bei einem Verkehrsunfall direkt vor seinem Anwesen verstorbenen Künstler, der auf Lanzarote geboren wurde.

Manrique war nicht nur ein bedeutender Maler, sondern hat sich auch sehr für die Interessen der Insulaner eingesetzt. Als wohlhabender Mann mit besten Kontakten zur Inselregierung ist es ihm gelungen, den Tourismus-Wahnsinn in Form von riesigen Hotelburgen auf Lanzarote zu verhindern. Mit Ausnahme von einem einzigen Bürogebäude in Arrecife haben wir nirgendwo auf der Insel mehr als zweistöckige Häuser gesehen.

Seine Stiftung ist eine der wichtigsten Attraktionen auf der Insel und befindet sich in seinem ehemals privat bewohnten Anwesen. Auf einem Ausflug in Tahíche entdeckte Manrique 1970 einen Feigenbaum, dessen grüne Spitze aus einem erstarrten schwarzen Lavastrom herausragte. Er beschloss, hier sein Wohnhaus zu errichten. Der Künstler entdeckte beim Bau des Hauses fünf Lavahöhlen, die er ausbaute und zu Wohnräumen umgestaltete.



Feigenbaum in einer der „Wohnhöhlen“ des César Manrique mit Lümmelwiesen...



Pool in der Foundation Manrique mit zeitgenössischen Designermöbeln

Die Möblierung dieser Höhlen und auch der oberirdische Teil des Hauses mit großzügigen „Spielwiesen“ und einige Fotos aus den späten 1970er Jahren lassen eindeutig darauf

schließen, dass der gute Herr Manrique nicht nur ein Liebhaber der Kunst, sondern auch der schönen Frauen war, mit denen er – und seine Freunde – sich offenbar gern umgaben.



Manrique stand nicht nur auf Kunst, sondern auch auf Frauen...



Weiter geht die Fahrt in den Norden der Insel, wo wir irgendwo auf einen Feldweg in die Berge abbiegen, Von hier soll man dem Monte Corona, einem erloschenen Vulkan ziemlich nahekommen. Die „Straße“ geht teilweise steil bergauf und ist ziemlich eng. Die Begegnung von zwei Autos ist in weiten Teilen unmöglich.

Hinter einer Kurve glauben wir unseren Augen nicht trauen zu können. Da liegt auf zirka 500 Metern Höhe über dem Meer ein sehr gut erhaltenes „Gerippe“ eines etwa sechs Meter langen Fischerbootes. Wie zur Hölle ist das wohl dahin gekommen. Auch in der Nähe ist kein Haus eines potentiellen Bootsbauers zu sehen und ein Tsunami hat es sicher auch nicht hier hin gespült. Sehr seltsam...



Bootsgerippe in 500 m Höhe, nichts sonst weit und breit...

In der Nähe der Nordspitze fahren wir eine weitere sehr enge Straße entlang Richtung Mirador del Rio, von wo wir einen fantastischen Blick in die Bucht haben, wo die Salinas del Rio, die ersten Salzgewinnungsbecken der Kanaren liegen. Bis 1970 wurden hier erhebliche Mengen Meersalz zur Konservierung von Fleisch und Fisch gewonnen. Erst durch die ständig voranschreitende Kühltechnologie wurden die Salinen unnötig.

Nun machen wir uns langsam auf den Rückweg zur Playa Blanca. Etwa auf halber Strecke kommen wir in Tequise, einem zentral auf der Insel gelegenen Bergdorf vorbei. Das Dorf wirkt einladend auf uns und außerdem scheint dort ein riesiger Markt stattzufinden. Wir suchen uns einen Parkplatz und stürzen uns ins Getümmel. Schnell stellt sich leider heraus, dass der Markt schon abgebaut wird. An den Ständen werden überwiegend Repliken von Marken-Taschen, - Sonnenbrillen, - Uhren und -Schuhen angeboten, dazu billig gemachte Fake-Holzschnitzereien (aus Kunstharz-Guss, der mit Farbe auf Holzoptik getrimmt wurde).



Das Dorf Tegusee im Herzen der Insel



Da meine billigen Armbanduhren, die ich mit auf die Reise genommen habe, alle Plastikarmbänder haben, unter denen man gruselig schwitzt, lasse ich mir einen Rolex-Blender andrehen, den ich nach hartem Verhandeln für 25 Euro erstehe. Die gefakte Submariner Date ist angeblich bis mindestens 30 m wasserdicht. Auf dem Zifferblatt steht unter dem Rolex-Logo sogar „waterproof 300m“. Naja, dreißig Meter sollten reichen.

An einem kleinen Stand essen wir für teures Geld Pommes, Fish & Chips und ich einen Black Angus Hamburger, alles nur mäßig lecker. Schon seit Wochen träume ich von einer ordentlichen Manta-Schale aus dem Ruhrpott. Da trifft es sich bestens, dass ich auf dem Weg zu den öffentlichen Toiletten an einem Stand vorbeikomme, wo „Original Thüringer Rostbratwurst“ angeboten wird.

Mit ordentlich Druck auf der Blase bestelle ich im Vorbeigehen eine solche „Wurst“ als Currywurst zur Abholung nach dem WC-Besuch. Dort werde ich so richtig abgezockt. Die Putzfrau ist gerade bei der Reinigung und erklärt mir, dass das Klo nun geschlossen sei. Ein weiteres gibt es nicht.

Als ich Ihr versuche zu erläutern, dass es wirklich dringend ist und ich nicht vor der Bedürfnisanstalt auf den Boden pinkeln möchte, verlangt sie fünf Euro „Sondernutzungsgebühr“, die ich zähneknirschend zahle.

Erleichtert gehe ich zurück zum Wurststand, wo mir für die Currywurst (ohne Pommes und Mayo) sieben Euro abgeknöpft werden! Banditen!!! Trotzdem freue ich mich auf ein vermeintliches Stück Heimat und bin entsetzt, was die Verbrecher mir als Thüringer Rostbratwurst verkauft haben. Lediglich die Currysauce ist einigermaßen genießbar.

Der kleine Spaziergang durch den recht schönen und gemütlichen Ort versöhnt mich dann aber einigermaßen mit den Abzockern des Marktes.

Gegen fünf Uhr kommen wir in die Marina Rubicon zurück, stellen unseren Leihwagen auf dem Parkplatz des Vermieters ab, suchen das Restaurant, wo wir für heute Abend einen Tisch reserviert haben und setzen uns dann auf die Terasse einer Bar direkt am Wasser. Nach drei Getränken (Bier oder Aperol Spritz) haben wir schon ordentlich einen an der Mütze.

Leicht angeschickert machen wir uns zur „Casa Roja“ auf, wo es gute Steaks geben soll. Tatsächlich ist das von uns bestellte Chateaubriand recht gut und wird am Tisch auf einem heißen Stein fertiggegrillt. Auch der Nachtschisch ist ganz okay. Inklusive der begleitenden Getränke und ein paar Euro Trinkgeld sind wir mit 140 Euro dabei, was wir akzeptabel finden.

Vollgefressen begeben wir uns zurück an Bord, klönen noch ein wenig im Cockpit und gehen gegen elf Uhr auf die Koje. Vorher telefoniere ich noch mit meinem „Bordingenieur“ Uwe und erzähle ihm unter anderem, dass ich es nicht geschafft habe, die neue Windmessaanlage so in das Raymarine-System zu integrieren, dass auch der elektrische Autopilot nach dem Wind steuern kann.

Eine halbe Stunde später klingelt das Telefon. Der gute Uwe hat durch KI-Recherche tatsächlich die Ursache gefunden, nur wenige Minuten später klappt alles. Die Ursache war, dass die NYALA gemäß den Systemeinstellungen eine Motoryacht war, die im Normalfall nicht nach dem Windeinfallswinkel gesteuert wird. Ich Doofmann, warum bin ich darauf nicht selbst gekommen??



Feudales Chateaubriand im Restaurant „Casa Roja“ am Tisch zubereitet...

Montag, 31.08.:

Das „Trinkwasser“ aus dem Hahn am Steg schmeckt miserabel, soll aber wenigstens hygienisch in Ordnung sein. Deshalb wollen wir Trinkwasser einsparen und gehen zum Duschen in eines der mehreren frisch gesäuberten Marina-Duschhäuser. Es ist schön mal wieder richtig ausgiebig unter der Dusche stehenbleiben zu können.

Die Dusche tut zwar mit, nicht jedoch meiner neuen „Rolex“ gut; nicht einmal die Krone ist wasserdicht verschraubt, das Uhrglas ist komplett beschlagen. Fünfundzwanzig Euro waren definitiv zu teuer für so einen Schrott... Ab damit in den Müll!

Zurück an Bord nehme ich mir „Ulla“ vor. Die Steuerleinen auf dem Radadapter längen sich bei jedem Einsatz ganz ordentlich und zeigen erste Verschleißerscheinungen an der mittigen Klemmbefestigung des Adapters. Der Austausch gegen dehnungsarme Dyneema-Leinen mit Polyester-mantel dauert eine halbe Stunde.

Kathrin hat derweil frisches Brot besorgt. So können wir ein schönes Frühstück genießen, was lediglich durch das monotone Brummen unseres Watermakers ein wenig gestört wird. Den restlichen Tag verbringen wir gemütlich mit Chillen, Ausklarieren in der Marina und dem mal wieder anstehenden Riggcheck.

In einem Yacht-Newsletter erfahre ich, dass Starlink ab Ende September - nun schon zum dritten Mal in diesem Jahr die Preise erheblich anheben will. Herr Musk hat wohl einen erheblichen Teil seines auf 880 Milliarden Dollar (!!!) Dollar geschätzten Vermögens dafür eingesetzt, um nicht nur Segler wie ein Drogendealer mit unvorstellbar günstigen Preisen an seinen Starlink-Fliegenfänger zu bekommen.

Mit der nächsten Preiserhöhung soll der Preis für ein herunter- oder hochgeladenes Gigabyte Datenvolumen von derzeit rund zwei Euro auf etwa 5,20 Euro steigen, was mit der Marktsituation und den hohen Kosten des Netzausbaus begründet wird.

Ich koche vor Wut und rufe bei einem von Blauwasser.de empfohlenen Anbieter für Satelliten-Kommunikation an Bord (Firma M. Cramer aus Darmstadt) an, um mich dort zu Alternativen beraten zu lassen. Leider sind die Iridium-Lösungen nicht nur vergleichbar teuer, sondern auch noch erheblich langsamer. Größere Datenmengen lassen sich mit Iridium nicht bewegen. Iridium bietet allerdings die Option, das Telefon mit in die Rettungsinsel zu nehmen, was ein echter Vorteil ist.

Man kann also momentan nur zwischen Pest oder Cholera wählen. Vorerst werde ich also bei Starlink bleiben und Herrn Musk noch reicher machen müssen, was mir gar nicht schmeckt.

Zum Abendessen gibt es Salat und Burger.

Morgen wollen wir wahrscheinlich schon um sieben Uhr auslaufen, damit wir möglichst bei Tageslicht in Las Palmas auf Gran Canaria ankommen. Für die 95 Seemeilen sollten wir etwa dreizehn Stunden benötigen. Blöd ist allerdings, dass uns die dortige Marina keinen Liegeplatz verspricht. Ankern ist in Las Palmas verboten und die nächste Marina ist 39 Seemeilen weiter südlich.

Ich schreibe dem Hafenmeister, dass ich etwas enttäuscht von seiner Mail bin und es für unzumutbar halte zu empfehlen, erst bis in die Marina zu kommen und dann – falls kein Liegeplatz verfügbar ist – sechs Stunden weitergeschickt zu werden.

Dienstag, 01.09.:

Um sechs Uhr studiere ich die aktuelle Wettervorhersage. Der Wind soll weiterhin raumschotts wehen und in Böen mit 6 – 7 Windstärken wehen. Dazu ist mit etwa zwei Metern Welle zu rechnen. Das wären im Prinzip noch brauchbare Bedingungen, wenn Nici im Vorschiff nicht bellen würde wie ein Hund.

Sie hat sich vor ein paar Tagen einen grippalen Infekt zugezogen, den sie tapfer mit Medikamenten „unten gehalten“ hat. Tagsüber helfen die Medikamente zwar bei der Bekämpfung der Symptome, nachts findet meine arme Frau aber kaum einen erholsamen Schlaf.

Übermorgen soll es wesentlich komfortablere Bedingungen geben, da könnten wir wahrscheinlich mit halbem Wind zwischen drei und fünf Beaufort und nur einem guten Meter Welle nach Gran Canaria segeln. Vielleicht hat der Hafenmeister ja ein Einsehen und verspricht uns doch noch einen Platz in Las Palmas.

Schon um halb sieben weiß die Hafenmeisterin in der Marina Rubicon, dass wir hier noch weitere zwei Tage bleiben wollen, um besseren Wind abzuwarten und um Nici zu schonen. Hoffentlich müssen wir nicht in eine andere Box verholten.